

Ermittlung beihilfefähiger Kosten des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs in Österreich

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,

Abteilung II/4 – Personenverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autor: Mag. Gerhard Eibinger

Wien, 2022. Stand: 23. Juni 2022

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an gerhard.eibinger@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Einleitung	4
2 Produktionskosten und Infrastrukturnutzungskosten	5
2.1 für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr.....	5
2.2 Für den PKW-Verkehr	7
Berechnungsmethode Infrastrukturkosten PKW-Verkehr.....	8
3 Vergleich der externen Kosten des Schienenpersonen- und PKW-Verkehrs	9
Durchschnittliche externe Kosten in Eurocent pro Personen-Kilometer.....	9
4 Ergebnisse und mögliche Beihilfen	10
4.1 Produktionskosten Schienenverkehr.....	10
4.2 Differenz der Infrastrukturnutzungskosten.....	10
Kosten der Infrastrukturnutzung (Wegeentgelt, Trasse, Stationsentgelt, Verschub/Maut)	10
4.3 Differenz der externen Kosten	11
4.4 Mögliche Beihilfen	11
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr Netz ÖBB Infrastruktur AG	12

1 Einleitung

In Folge des Ausbruchs der COVID-19-Krise im März 2020 erfolgte ein schlagartiger Rückgang der Inanspruchnahme der in Österreich bis dahin eigenwirtschaftlich und gemeinwirtschaftlich erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen. Im Bereich des gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrs mit einem für das Jahr 2020 geplanten Volumen von rd. 98 Mio. Zugkilometer wurden die durch den Nachfragerückgang bewirkten Ausfälle an Einnahmen aus Fahrkartenerlösen überwiegend durch die zuständigen Behörden getragen. Die beiden Betreiber der für das Jahr 2020 mit einem geplanten Volumen von rd. 16,7 Mio. Zugkilometer waren jedoch wirtschaftlich gezwungen, diese Verkehrsleistungen drastisch zu reduzieren bzw. sogar zur Gänze einzustellen.

Um ein für die Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge erforderliches Minimum an bis dahin eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen sicherzustellen, wurde ein Teil dieser eigenwirtschaftlichen Leistungen (rd. 9,5 Mio. Zugkm p.a. somit rd. 57%) von der zuständigen Behörde für den Zeitraum vom 08.04.2020 bis 07.07.2020 und in weiterer Folge für den Zeitraum vom 08.07.2020 bis 07.10.2020 gem. Artikel 5 Abs. 5 VO 1370/2007 beauftragt.

Um eine eigenwirtschaftliche Weiterführung der von den Betreibern geplanten und zur Verkehrsversorgung erforderlichen eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehre auch in nächster Zukunft, in der aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie nach wie vor von einer deutlichen Reduktion der Fahrgastnachfrage auszugehen ist, wird von der zuständigen Behörde beabsichtigt, das für eigenwirtschaftliche Schienenpersonenverkehrsleistungen derzeit festgelegte Weegeentgelt zu erlassen.

Im Folgenden wird untersucht, in welcher Höhe beihilfefähige Kosten für solche Schienenpersonenverkehrsleistungen aufgrund der Differenz deren Infrastrukturnutzungskosten zu den Infrastrukturnutzungskosten für den Straßenpersonenverkehr mittels PKW sowie aufgrund der Differenz deren externen Kosten zu den externen Kosten für den Straßenpersonenverkehr mittels PKW unter Berücksichtigung der Einschränkung von 30 % der gesamten Schienenproduktionskosten abgeleitet werden können.

2 Produktionskosten und Infrastrukturnutzungskosten

2.1 für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr

Für die Ermittlung der Produktionskosten und Infrastrukturnutzungskosten des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs (SPFV) werden jene Kalkulationen herangezogen, welche für die Ermittlung des Abgeltungsbetrags für die gem. Artikel 5 Abs. 5 VO 1370/2007 für den Zeitraum vom 08.04.2020 bis 07.07.2020 von den jeweiligen Betreibern der zuständigen Behörde vorgelegt wurde. Für eigenwirtschaftliche Schienenpersonenverkehrsleistungen ergeben sich aus diesen Kalkulationen folgende Produktionskosten/1000 Sitzplatzkilometer:

Tabelle 1 Produktionskosten eigenwirtschaftlicher SPFV je 1.000 Sitzplatzkilometer in Euro

Summe Traktionsenergie	2,810813
Davon Elektroenergie	2,810813
Summe Fahrzeugkosten	13, 828442
Davon AfA	2,810813
Davon Finanzierungsaufwand	0,345972
Davon Instandhaltung	7,638303
Davon Versicherung	-
Davon Miete mit IH (full service lease)	3,019354
Summe Personal Produktion Verkehrsleistung	7, 108433
Davon Triebfahrzeugführer	2,464902
Davon Zugbegleiter	2,063058
Davon Securitypersonal in den Zügen	-
Davon Verschiebung Infrastruktur	0,413997
Davon Verschiebungpersonal EVU	0,395422

Davon Wagenmeisterpersonal	0,052740
Davon Remisenpersonal	0,117609
Davon Verkehrsdisposition und Leitstelle	0,551834
Davon Overhead-Produktion Verkehrsleistung	1,048870
Summe Fahrzeugreinigung	3,924545
Davon Innenreinigung	3,786350
Davon Außenreinigung	0,138195
Summe Infrastrukturnutzungsentgelt	4,853159
Davon Wegeentgelt Zugkilometer	2,552397
Davon Wegeentgelt Bruttokilometer	1,988899
Davon Wegeentgelt Zu- und Abschläge	0,021966
Davon Stationsnutzungsentgelt	0,331829
Davon Anlagennutzung Abstellung	0,002001
Summe Vertrieb- und Kundenmanagement	3,927488
Davon Overhead Vertrieb- und Kundenmanagement	3,927488
Summe Sonstiger Aufwand	5,628635
Davon Catering	1,173091
Davon Allgemeiner Overhead	4,455544
Operativer Gesamtaufwand	42, 081515

In den operativen Gesamtaufwand/1.000 Sitzplatzkilometer sind folgende Kosten für Infrastrukturnutzung in Höhe von EUR 5,267157/1.000 Sitzplatzkilometer enthalten:

Tabelle 2 Kosten Infrastruktur gesamt

Kosten Infrastruktur gesamt	5,267157
Davon Verschubleistung Infrastruktur	0,413997
Davon Wegeentgelt Zugkilometer	2,552397

Davon Weegeentgelt Bruttokilometer	1,988899
Davon Weegeentgelt Zu- und Abschläge	0,021966
Davon Stationsnutzungsentgelt	0,331829
Davon Anlagennutzung Abstellung	0,002001

Die Produktionskosten ohne Kosten für Infrastrukturnutzung betragen somit 36,814359 Euro je 1.000 Sitzplatzkilometer.

2.2 Für den PKW-Verkehr

Im Bereich des mittels PKW durchgeführten Straßenpersonenverkehrs fallen in Österreich im Jahr 2020 lediglich Kosten für die Nutzung des hochrangigen Straßennetzes in Höhe von jährlich EUR 91,10 je PKW – unabhängig von der tatsächlich erbrachten Fahrleistung - an (OTS-Preseausendung).

Zu Ermittlung von mit Schienenpersonenfernverkehrsleistungen vergleichbaren Infrastrukturnutzungskosten des PKW-Verkehrs werden die Kosten der Jahresvignette in Höhe von EUR 91,10 für die Nutzung der Verkehrsrelation Wien – Salzburg zugrunde gelegt, in welcher die überwiegenden eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen erbracht werden (gem. ursprünglich für das Jahr 2020 vorgesehenen Jahresfahrplan rund 45 Zugfahrten je Tag und Richtung).

Dementsprechend wird unterstellt, dass die Relation Wien – Salzburg mittels eines PKW mit 5 Sitzplätzen 100 Fahrten/Jahr in jede Richtung zurückgelegt wird, woraus sich Infrastrukturnutzungskosten in Höhe von EUR 0,0003254/Sitzplatzkilometer ergeben:

Kosten ASFINAG PKW-Jahresvignette in Euro (2020): 91,10

Tabelle 3 Berechnungsmethode Infrastrukturkosten PKW-Verkehr

Kosten ASFINAG PKW-Jahresvignette je Sitzplatzkilometer in Euro	0,0003254
Gesamtwegstrecke Wien HBf in km (via Autobahn A1)	294
Davon km auf mautpflichtiger Autobahn (via Autobahn A1)	280
Anzahl der Sitzplätze in einem PKW	5
Anzahl der PKW-Hin- und Rückfahrten Wien-Salzburg p.a.	200
Anzahl der Sitzplatzkilometer p.a.	280.000

3 Vergleich der externen Kosten des Schienenpersonen- und PKW-Verkehrs

Für die Ermittlung der externen Kosten des Schienenpersonenverkehrs bzw. des PKW-Verkehrs wird das „Handbook on the external costs of transport, Version 2019, Delft, January 2019“ herangezogen. Demnach ergibt der Vergleich der darin dargestellten externen Kosten des Schienenpersonen- und PKW-Verkehrs folgende Differenz in Eurocent je Personenkilometer:

Tabelle 4 Durchschnittliche externe Kosten in Eurocent pro Personen-Kilometer

Differenz Straße (PKW) zu Schiene¹	9,9
Straße/PKW (inklusive Staukosten)	12,8
Schienenpersonenverkehr ²	2,9

¹ Quelle: Huib van Essen, Lianne van Wijngaarden, Arno Schroten (CE Delft), Daniel Sutter, Cuno Bieler (INFRAS), Silvia Maffii, Marco Brambilla, Davide Fiorello, Francesca Fermi, Riccardo Parolin (TRT), Kareen El Beyrouly (Ricardo): Handbook on the external costs of transport, Version 2019, Delft, January 2019, Average external cost, Seite 163

² Quelle: Huib van Essen, Lianne van Wijngaarden, Arno Schroten (CE Delft), Daniel Sutter, Cuno Bieler (INFRAS), Silvia Maffii, Marco Brambilla, Davide Fiorello, Francesca Fermi, Riccardo Parolin (TRT), Kareen El Beyrouly (Ricardo): Handbook on the external costs of transport, Version 2019, Delft, January 2019, Average external cost, Seite 163

4 Ergebnisse und mögliche Beihilfen

4.1 Produktionskosten Schienenverkehr

Aufgrund der für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr beantragten Zugtrassen bzw. ursprünglich veröffentlichten Fahrplänen waren für das Jahr 2020 eigenwirtschaftliche Schienenpersonenverkehrsleistungen in einem Umfang von rund 8.266,0 Mio. Sitzplatzkilometer vorgesehen. Dafür ergeben sich aufgrund der oben in Pkt. 2.1. ermittelten Produktionskosten/Sitzplatzkilometer Produktionskosten in Höhe von EUR 347,85 Mio.

Produktionskosten in Euro pro 1.000 Sitzplatzkilometer	Sitzplatzkilometer in 1.000	Produktionskosten Schiene in Mio Euro
42,081515	8.266.00	347,845803

4.2 Differenz der Infrastrukturnutzungskosten

Die Differenz der oben ermittelten Infrastrukturnutzungskosten je Sitzplatzkilometer im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr (Pkt. 2.1) und im PKW-Verkehr (Pkt. 2.2) beträgt 4,941799376 Euro/Sitzplatzkilometer.

Kosten der Infrastrukturnutzung (Wegeentgelt, Trasse, Stationsentgelt, Verschub/Maut)

Tabelle 5 Kosten für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr im Jahr (in Euro/1.000 Sitzplatzkilometer)

Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr Schiene	Straße	Differenznachteil Infrastrukturnutzungskosten
5,267156519	0,325357143	4,941799376

Für die im Jahr 2020 auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG in einem Umfang von rd. 8.266,0 Mio. Sitzplatzkilometer geplanten eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen ergibt sich somit insgesamt ein Nachteil von Infrastrukturnutzungskosten in Höhe von EUR 40,85 Mio.

Nachteil Infrastrukturnutzungskosten in Euro/1.000 Sitzplatzkilometer	Sitzplatz-Kilometer in 1.000	Nachteil Infrastrukturnutzungskosten in Mio. Euro
4,941799376	8.266.000	40,84891364

4.3 Differenz der externen Kosten

Im Jahr 2019 wurde in Österreich im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG eine Beförderungsleistung von 4.330 Mio. Personenkilometer erbracht (Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). Daraus ergeben sich aufgrund der oben in Pkt. 3. dargestellten Differenz der externen Kosten des Schienenpersonen- und PKW-Verkehrs für das Jahr 2019 vermiedene Umweltkosten in Höhe von EUR 428,7 Mio.

Differenz zwischen Straße (PKW) und Schiene durchschnittliche externe Kosten in Eurocent pro Personen-Kilometer	Personen-Kilometer in Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG 2019	Differenz zwischen Straße (PKW) und Schiene durchschnittliche externe Kosten in Mio. Euro (= Kostenvorteil Schiene externe Kosten in Mio. Euro)
9,9	4.330.000.000	428,7

4.4 Mögliche Beihilfen

Unter Zugrundelegung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) vom 22.07.2008 ergibt sich unter kumulativer Berücksichtigung von

- maximal 30% der in Pkt. 4.1. dargestellten Produktionskosten des Schienenpersonenverkehrs (EUR 347,85 Mio., somit EUR 104,35 Mio.),
- maximal 100% des in Pkt. 4.2. dargestellten Nachteiles des Schienenpersonenverkehrs bei den Infrastrukturnutzungskosten (EUR 40,85 Mio.) und

- maximal 50% der in Pkt. 4.3. dargestellten durch den Schienenpersonenverkehr vermiedene Umweltkosten (EUR 428,7 Mio., somit EUR 214,34 Mio.)

ein maximal möglicher Beihilferahmen von EUR 104,35 Mio.

Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr Netz ÖBB Infrastruktur AG

Maximal mögliche Beihilfe eigenwirtschaftlicher Personenverkehr, kumulierte Beihilfe für Nachteile Schiene Infrastrukturnutzungskosten und die Verringerung der externen Kosten (30 Prozent der Produktionskosten der Schiene, 100 Prozent des Nachteils Schiene Infrastrukturnutzungskosten, 50 Prozent des Vorteils Schiene externe Kosten)

Maximal möglicher Beihilferahmen	104,35
Produktionskosten Schiene in Mio. Euro	347,85
30 % der Produktionskosten in Mio. Euro	104,35
100 % Differenz Infrastrukturnutzungskosten	40,85
50 % Differenz externe Kosten	214,34
100 % Differenz Infrastrukturnutzungskosten und 50 % Differenz externe Kosten	255,18

Trag, am 10.05.2022

Gerhard Eibinger

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

ii4@bmk.gv.at

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)